EEN WEEKBLAD MET MICKEY EN KUIFJE



PEP



Nr. 46 14 nov. 1964

35 ct. p.w. losse nrs.
45 ct. België 7 fr.

HALLO, beste vrienden!

TUSSEN de Arend en de laatste Dieselloc ligt een tijdperk van 125 jaar, of, wanneer het je niet helemaal duidelijk mocht zijn: dit jaar vieren de Nederlandse Spoorwegen hun 125-jarig jubileum! Het is nu één en een kwart eeuw geleden dat het eerste treintje in ons land, de Arend, puffend en zwoegend van Amsterdam naar Haarlem tufte en deze rit heeft letterlijk en figuurlijk heel wat stof doen opwaaien. Je moet maar eens lezen op pagina 15 hoe het deze IJZEREN BAANBREKER in de eerste jaren van zijn bestaan verging. Op de middenpagina, de PEP-plaat van deze week, staan naast de Arend nog enkele andere „oudjes", die het vroeger ongetwijfeld goed gedaan hebben, maar het nu beslist niet meer op kunnen nemen tegen de nieuwste TEE-loc. In de beveiligingsapparatuur is het een en ander veranderd en de uniformen zijn ook verschillende keren met de mode meegegaan. Er is heel wat te zien aan ouds en nieuws, bekijk het maar eens.



Gedeeltelijke doorsnede van de „Patentee"-locomotief (± 1835) van Robert Stephenson.

FOTO Nederlands Spoorwegmuseum Utrecht

Er zijn zeven jongens, die samen een club gevormd hebben. Dat is niets bijzonders zul je denken, maar het is een muziek-club en de officiële naam van de leden luidt: The Stork Town Dixie Kids. Dat klinkt al beter, hè? En als je weet dat Arie Ligthart en Peter Schilperoort, banjoist en trompettist van de bekende Dutch Swing College Band, leermeesters waren van deze jeugdige dixieland-enthousiasten, zal het je niet verwonderen dat zij met hun band al menig succes in binnen- en buitenland geboekt hebben.
Op de pagina's 22 en 23 kun je zien en lezen wat het voor een jongens zijn, die toch nog vrij jong, al naam wisten te maken in de Europese muziekwereld. Ken jij soms óók zo'n stel? Grijp dan gauw je pen en papier en laat het ons weten, afgesproken?

VOOR PIENTERE PEP PUZZELAARS

OPGERUIMD

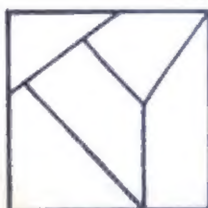
Die meneer staat daar wel vreemd te kijken, maar wat hij ziet is toch echt netjes opgeruimd. Als je opruimt zet je dingen van dezelfde soort bij elkaar en als je goed oplet, zul je hier veel dezelfde lettertjes terugvinden. De meneer ziet vijf woorden uitgebeeld die bij elkaar passen. Lees nu goed: vier van die vijf woorden hebben drie letters. Samen zijn voor die vier woorden van drie letters maar vier verschillende letters gebruikt en van die vier letters kun je 't vijfde woord maken. Zoek nu die vijf woorden en schrijf ze op een briefkaart. Stuur die briefkaart vóór 19 november naar: redactie PEP, Postbus 1444, Amsterdam. Schrijf in de linkerbovenhoek aan de adreszijde van de briefkaart: Pep-prijsvraag nr. 46.



OPLOSSINGEN WIE PUZZELT ER MEE? VAN PEP 45:

1. de rechter jongen jaagt op een vlinderdasje, terwijl er een echte vlinder op zijn trui zit. 2. olifant: hooi; zeehond: vis; leeuw: vlees; varken: knollen; eekhoorn: eikels; aap: pinda's; vogel: graan; ezel: wortels. 6. 1-boksen, 2-wielrennen, 3-tennis, 4-hockey, 5-biljarten, 6-voetbal

3. (zie tekening A)



7. op de punten A, B en C van tekening C



4. Lodewijk XI
5. (zie tekening B)

10	17	12
15	13	11
14	9	16

Oplossing van prijsvraag nr. 44: NERO.

PRIJZEN

1e prijs: een prachtig polshorloge; 2e prijs: een kleinbeeldcamera; 3e prijs: een compleet tafeltennisspel; 4e prijs: een kruiswoordspel; 20 troostprijzen: een grote gekleurde speelbal.

DE WINNAARS VAN PRIJSVRAAG Nr. 39:

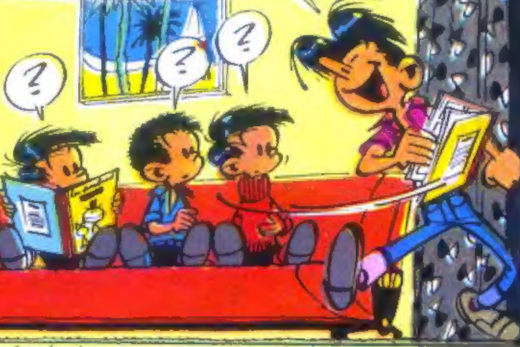
1e prijs: Lies Naarding, Klaashuisstr. 10, Haaksbergen; 2e prijs: Japke v. d. Boom, Gooiemerlaan 1, Pingjum, Fr.; 3e prijs: Hannie en Hans Meinders, Haagsestr. 24, Scheveningen; 4e prijs: Nico en Tiny de Wit, Wijkeroogstraat 14, Velsen-Nrd.
De winnaars van een troostprijs krijgen deze rechtstreeks thuisgestuurd. Hun namen komen niet in PEP te staan.

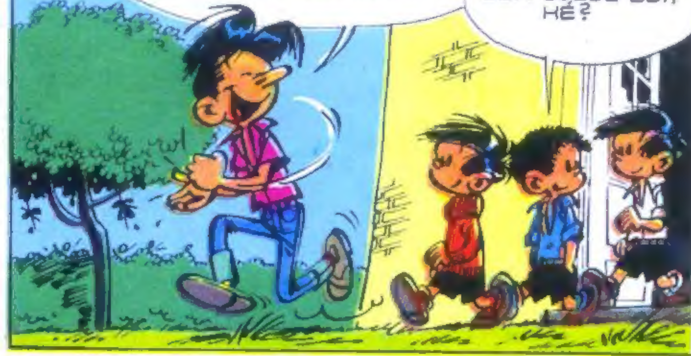


Ton en Tineke



door Franquin







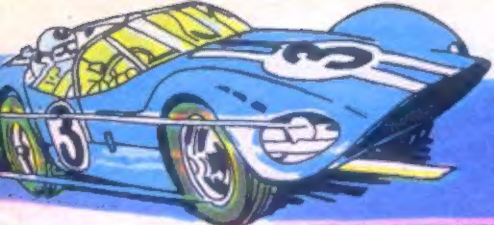






?





MICHEL VAILLANT in



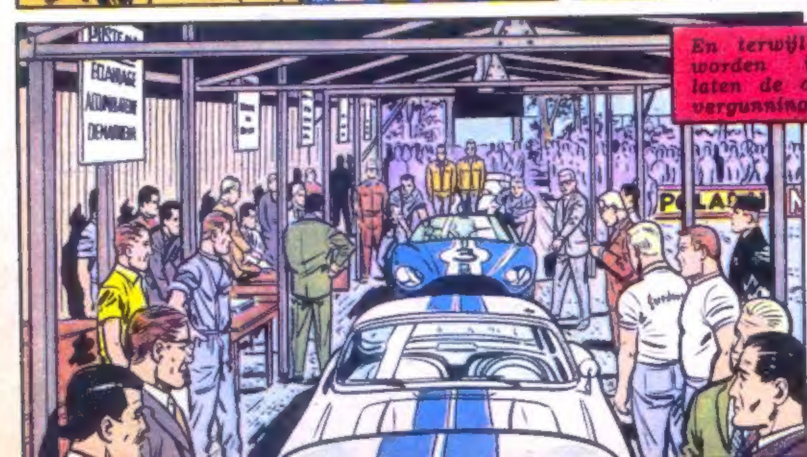


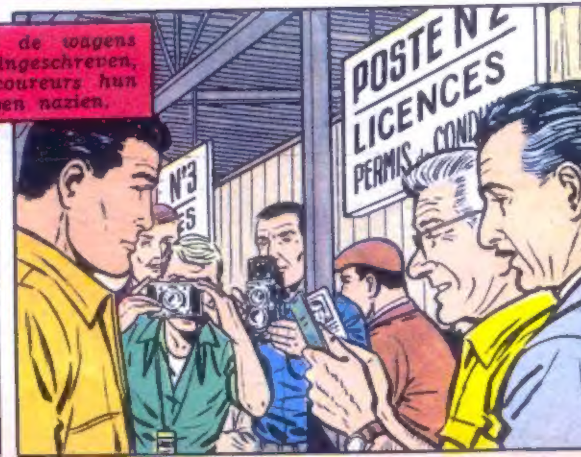






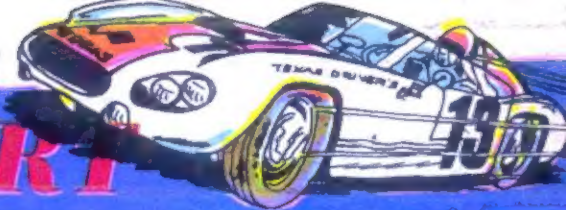


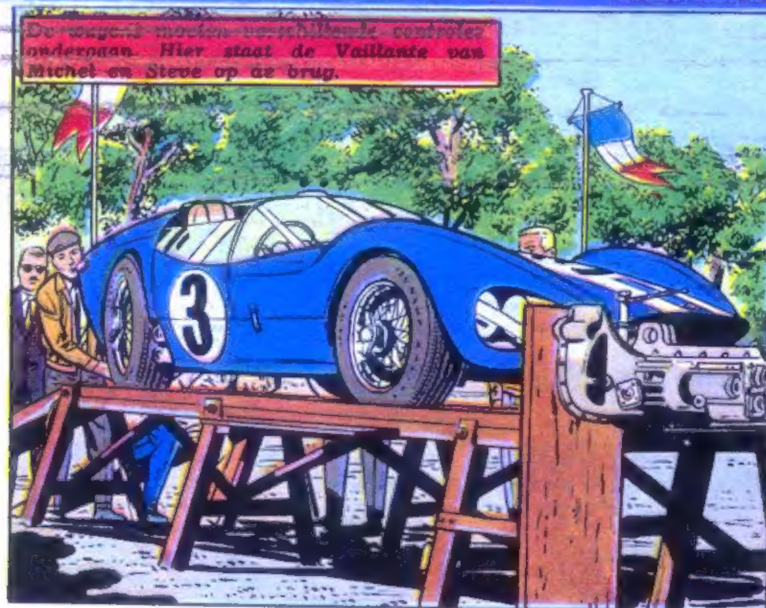




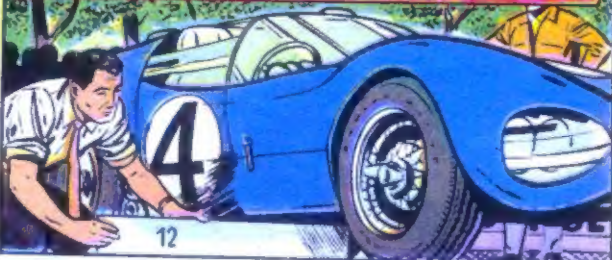
Na de voor Michel en meneer Vaillant zo verontrustende mededeling dat er een 13 aan de start komt in Le Mans, vraagt Steve zich af waarom deze beiden zoveel belangstellen in die wagen. Is er wat mee?

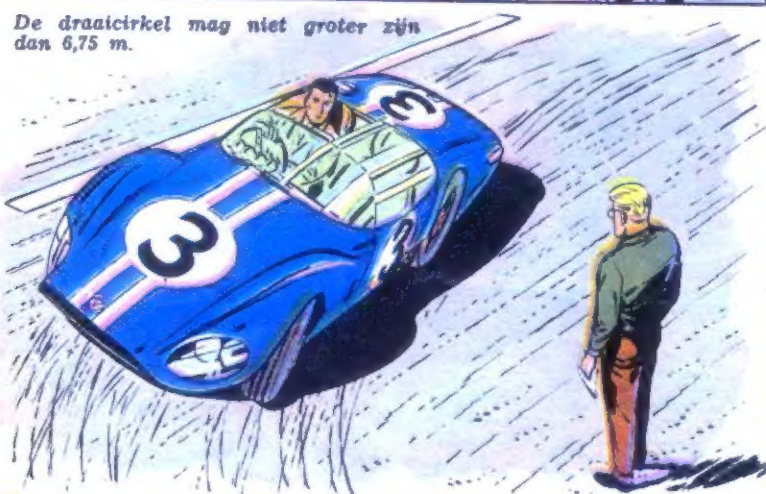
DE 13 IS AAN START











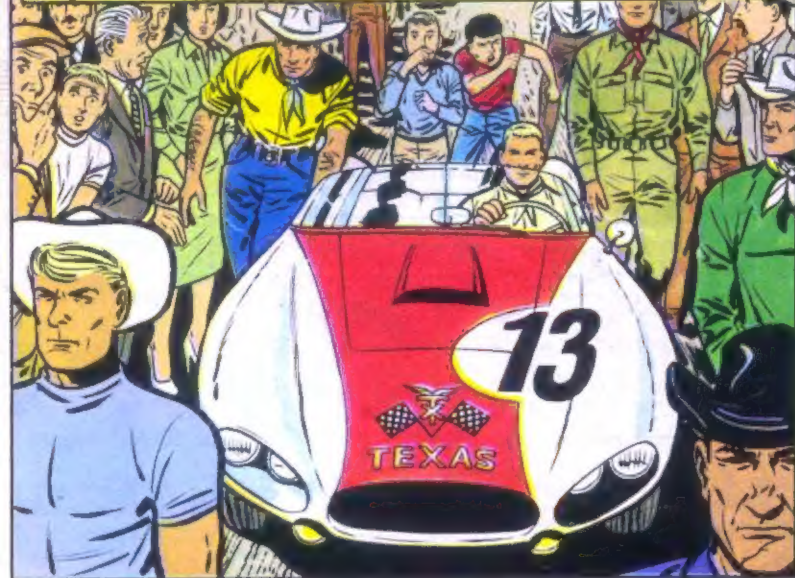








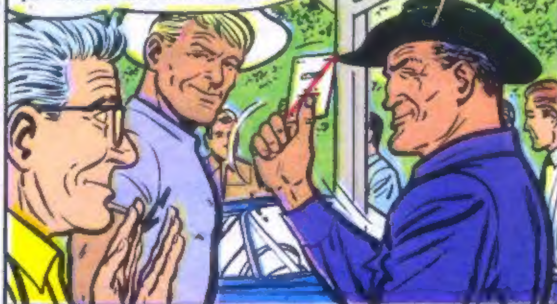






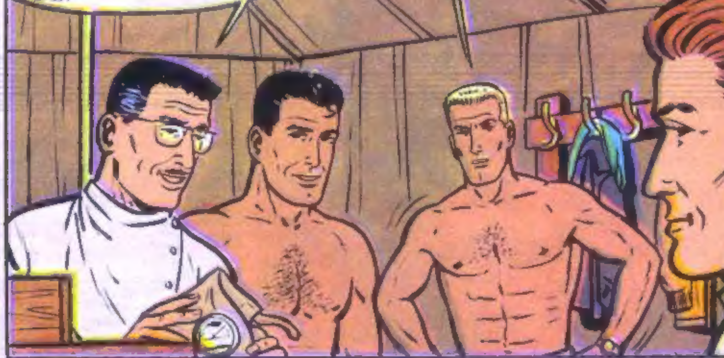












Waarvoor denkt Steve dat ze juist voor hèm zijn gekomen...























En wat hangt Michel en zijn vrienden nog boven het hoofd?



BOB SPAAK

OP ZIJN SPORTPRAATSTOEL

IN HET STRIJDPERK MET DE BUREN

ER was, zo heb ik jullie de laatste weken verteld, een tijd waarin niemand in Nederland wist dat er zoiets als voetbal bestond, hoewel vlak bij ons, in Engeland, al een echte bond was opgericht en competities werden georganiseerd. Toen kwam de periode waarin we net deden of we voetbalden (het wàs **rugby** dat we speelden, maar dat kon je alleen maar aan de gehavende broeken en hemden zien!) en daarna begon het er echt een beetje op te lijken. Een beetje maar, hoor, want de zaken waren beslist nog niet helemaal rond. Neem nou het seizoen 1892-1893. Toen werd er een competitie gespeeld waarin HFC op de eerste plaats eindigde met 8 pnt. uit 5 wedstrijden. Op de tweede plaats stond toen het Amsterdamse RAP met... 7 pnt. uit 4 wedstrijden. Als deze Amsterdammers nog één wedstrijd speelden èn wonnen, waren ze de Haarlemmers voorbij, maarre... die wedstrijd werd **niet** gespeeld. Zulke dingen konden toen gebeuren. Slecht weer (en zo verschrikkelijk slecht hoefde het waarschijnlijk niet eens te zijn) leidde herhaaldelijk tot het niet doorgaan van wedstrijden. Maar zo erg belangrijk was dat toen nog niet, omdat het grote publiek de weg naar de voetbalvelden nog niet gevonden had en er van toegangsprijzen toch nog geen sprake was. Enfin, het is duidelijk: 't was nog maar het prille begin. Voetballers met blote knieën bestonden nog niet, de broek verdween in de kousen, en op de meeste hoofden stond nog steeds dat malle, onhandige petje.

Nu is het niet mijn plan, ter gelegenheid van het jubileum van de KNVB, de hele Nederlandse voetbalgeschiedenis met jullie door te gaan nemen, want dan zouden we bij het eerste PEP-nummer van 1965 nog niet klaar zijn. Wèl moeten we 'ns even denken over de vraag wat van zo'n jubilerende bond nu het belangrijkste is. Zijn dat de cijfers die aangeven hoe geweldig de KNVB in de loop van 75 jaar gegroeid is? Ja zeker, die zijn wel degelijk de moeite van het bekijken waard, tenminste... voor grote mensen. Grote mensen hechten aan cijfers veel betekenis, maar wij, Peppelingen onder elkaar, houden meer van enig leven in de brouwerij en daarom zullen wij de cijfertjes en getalletjes maar overslaan. Heel gewichtig zijn, in de geschiedenis van een bond als de KNVB, natuurlijk de interlandwedstrijden, waarmee men overigens begon voordat de bond er zelf aan toe was. Dat klinkt erg vreemd, maar toch is het waar. Er was in het begin van deze eeuw in Rotterdam ene Kees van Hasselt, een speler van Sparta, die op het idee kwam een wedstrijd Nederland-België te laten spelen. Nu is het gekke dat vóór het jaar 1905 waarover we het nu hebben, Belgische en Nederlandse elftallen ook al tegenover elkaar hadden gestaan (zonder enig Nederlands succes overigens), maar in 1905 zou het dan voor de eerste maal officieel, d.w.z. **helemaal echt** gebeuren. Dat was dan in Antwerpen, op de 30ste april. De wedstrijd eindigde, na de normale speeltijd, in een gelijke stand (1-1) en dat vond men toen niet zo bevredigend. Een verlenging van een half uur werd door de Nederlandse voetballers benut om de stand van 1-1 te wijzigen in 1-4.

In 1905, op 30 april, was dus de start van ons interland-voetbal, de **officiële**. Daarvoor deden onze voetballers het heel eenvoudig op hun eigen houtje, zonder veel poespas, zonder volksliederen ook en met maar heel weinig publiek. En het oranje shirt was evenmin uitgevonden. De spelers, die goed genoeg waren om in die „voorhistorische" Nederlandse elftallen uit te komen, verschenen gewoon in hun clubkleding: de één met een wit shirt, de ander in een blauw, groen of knalgeel, en dat liep dan zo maar door elkaar. 't Zal wel een heel ingewikkeld gedoe zijn geweest, waarbij zo nu en dan heel handig landgenoten door... landgenoten gepasseerd werden. De tweede officiële wedstrijd, op 14 mei van hetzelfde jaar (1905) in Rotterdam, eindigde ook in een overwinning voor ons gloednieuwe Nederlandse elftal. Cijfers: 4-0. Blijkbaar voelden de Belgen toen al niets meer voor een dergelijke gang van zaken. In 1906 kregen we tweemaal gewoon klop, in Antwerpen zelfs met 5-0, en toen zullen de Nederlandse voetballers al wel een toontje lager gezongen hebben. Dat deden ze zeker na het eerste contact met de leermeesters, de Engelsen. Je weet dat de spelers van de overkant van de Noordzee op dat moment al over een zeer ruime ervaring beschikten. Dat verklaart ook dat ze het niet nodig vonden hun sterkste ploeg te sturen. Hun sterkste? Dat zouden natuurlijk beroepsspelers geweest zijn, maar hoeveel beter zouden die wel met de bal overweg gekund hebben dan de beginnelingen uit Holland? No, zeiden de Engelsen, laten we nou maar een stel amateurs aanwijzen, die kunnen dat toch wel even opknappen. Nou zeg, ze konden 't inderdaad. In Den Haag, op 't veld van HVV, bleef het bij 8-1. Later in Darlington werd het zelfs 12-2 voor de amateurs. Knal boem! In twee wedstrijden: 20-3. Als onze mensen toen gezegd hadden: „Jongens, laten we er maar mee stoppen, want dàt leren we nooit", dan was de KNVB nooit aan z'n 75-jarig bestaan toegekomen. Maarre... ze stopten niet. We voetballen nog steeds en kunnen gerust tegen de Engelse profs spelen zonder dat we met dubbele cijfers op ons broek krijgen, al is winnen er dan ook niet bij. Nog niet? Nee, eerlijk gezegd: nog steeds niet. Misschien als we een 175-jarige KNVB hebben, misschien dat we **dan** 'ns sterker zullen zijn dan de Engelse profs. Ben ik somber? Welnee, maar ik gun 't onze jongens graag nog een poosje, om het een en ander bij te leren!



Flippie Flink

















ZORRO

DE ONDERKONING HEEFT DON LOPEZ, TELG UIT EEN MACHTIG SPAANS GESLACHT, ALS COMMANDANT VAN DE PUEBLO DE LOS ANGELES AANGESTELD . . .

DIEGO! IK WIL MET JE PRATEN.

U BENT WELKOM. HET VERHEUGT MIJ DAT DE VADER VAN MIJN OUDE STUDIEVRIEND MIJ NOG NIET VERGETEN IS!

LATER...

IK KOM JE VRAGEN, DIEGO, EEN OOGJE TE HOUDEN OP MIJN JONGE VRIEND LOPEZ. ZIJN FAMILIE HEEFT HEM AAN MIJN HOEDE TOEVERTROUWD.

NU IS HIJ COMMANDANT VAN DE PEUBLO, MAAR HIJ IS NOG JONG EN ONBESUISD.

EH... GOED, IK ZAL DOEN WAT IK KAN, MAAR HIJ HEEFT ZICH HIER ALLEEN MAAR VIJANDEN GEMAAKT...

INTUSSEN...

GA IN DE HOUDING STAAN, MAN! ER MOET EEN EINDE KOMEN AAN DIT SLAPPE EN SLOME GEDOE HIER!

S-SI...

OVER EEN HALF UUR IS ER INSPECTIE. DAARNA WORDT ER GEMARCHEERD... EN GOED! BEGREPEN?

DIE AVOND, IN DE HERBERG...

HET IS VERSCHRIKKELIJK, DON DIEGO... **VERSCHRIKKELIJK!**

"...EERST KREGEN WE DIE INSPECTIE..."

HET IS HIER 'N BENDE! NA HET EXCERCEREN WORDT ER GEPOETST TOT ALLES SCHOON IS!

"...DAARNA KWAM DIE EXCERCITIE..."

DAT LIJKT NERGENS OP! LINKS! RECHTS! JE **ANDERE** RECHTERBEEN! DOE OOK MAAR MEE, GARCIA!

WIJ ZIJN LANSIERS, GEEN **VOETVOLK!** EN NU WIL HIJ ZORRO GAAN VANGEN, UITGEREKEND ZORRO! EN ...EN... AI MI!


EEN SERGEANT VAN DE KONING IN EEN HERBERG? ER UIT, KEREL!
MAAR... MAAR... IK HEB TOCH RIJ? IK MAG TOCH...


ERUIT! ANDERS RANSEL IK JE ERUIT!

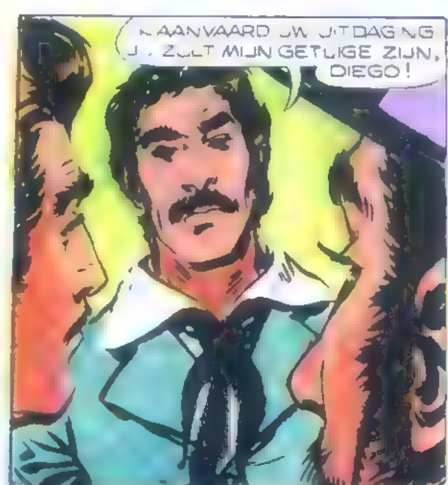

DAT KUNT U NIET DOEN. HIJ HEEFT EVENVEEL RECHT HIER TE ZITTEN ALS U EN IK!

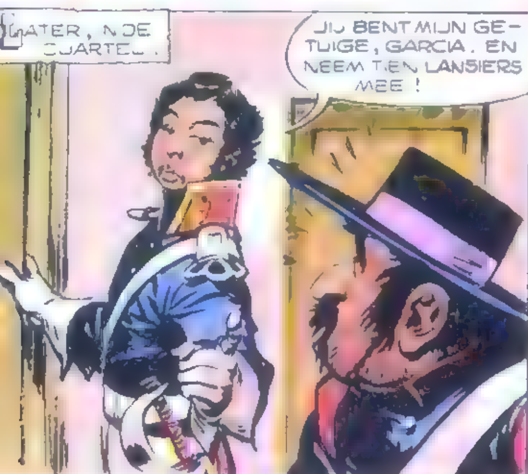

U WILT MIJ DE WET VOORSCHRIJVEN? MIJ, DE COMMANDANT VAN DEZE PUEBLO? WIE BENT U, SEÑOR?


EH... D-DIT IS DON RAMON, WAARMEE U ZEKER GEEN RUZIE WILT MAKEN. U BENT EEN VERSTANDIG MAN, COMMANDANT, U ZULT INZIEN...
WAT ZAL IK INZIEN? EN WAAR BEMOEIT U ZICH MEE? DIE KNAAP...


WACHT 'NS! DIE GESTALTE... DIE GROOTTE... DIE BRUTALE MOED... ZOU HIJ ZORRO ZIJN?!


U HEBT MIJ BELEDIGD. IK EIS GENOEGDOENING
TOCH 'NS KIJKEN HOE GOED HIJ KAN SCHER-


IK AANVAARD UW UITDAGING. JIJ ZULT MIJN GETUIGE ZIJN, DIEGO!


LATER, IN DE CUARTEL...
JIJ BENT MIJN GETUIGE, GARCIA. EN NEEM TIEN LANSIERS MEE!


DE VOLGENDE OCHTEND, BUITEN DE PUEBLO...
ALS U 'T DAN ALLEBEI BESLIST WILT... IK TEL TOT TIEN. WANNEER EEN VAN U BEIDEN GEWOND IS, WORDT 'T DUEL GESTAAKT.




AI MI!


IK WACHT, MENEER. U KUNT UW DEGEN OPRAPEN.
NEE... WIST U NIET DAT HET VERBODEN IS TE DUELEREN? GARCIA, ARRESTEER DIE MAN!


DON LOPEZ! DAT KUNT U NIET DOEN!
O NEE? DAT ZULT U ZIEN!


GARCIA! LAAT DIE MAN WEGBRENGEN!


GELOOFT U MIJ, DON DIEGO, IK HEB EEN BETERE VANGST GEDAAN DAN U DENKT!

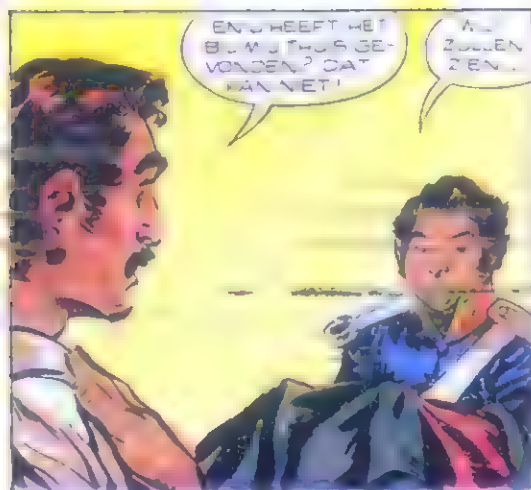

HIJ ZAL TOCH NIET DENKEN DAT HIJ ZORRO GEVANGEN HEEFT? HIJ HEEFT TROUWENS GEEN ENKEL BEWIJS...


LATER...
IK HEB GEEN ENKEL BEWIJS TEGEN HEM, MAAR IK KAN HEM OVERDONDEREN DAN VALT HIJ WEL DOOR DE MAND.
GARCIA, BRENG DE GEVANGENE BINNEN!


U SCHERMT UITSTEKEND, WAAR HEEFT U DAT GELEERD?
IK HEB LES GEHAD VAN EEN SCHERMMEESTER.


DIT PAK IS BIJ U THUIS GEVONDEN ... HERKENT U HET?
NEE... NEE!


HET IS HET PAK VAN ZORRO!


EN U HEEFT HET BEWIJS THUIS GEVONDEN? DAT KAN NIET!
WIJ ZULLEN ZIEN...


TREK HET AAN, EN VLUG

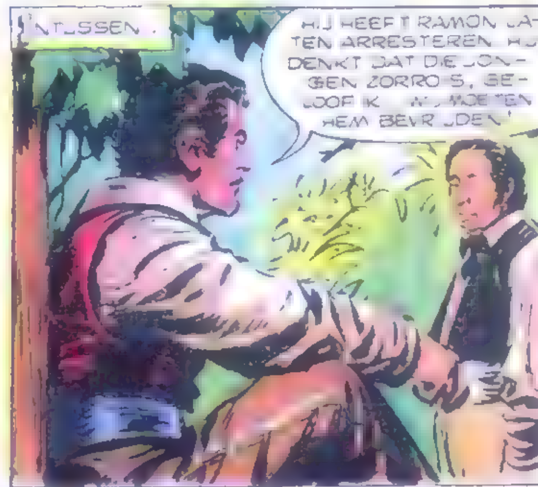

MAAR U GELOOFT TOCH NIET DAT...
ZET DE HOED OP!

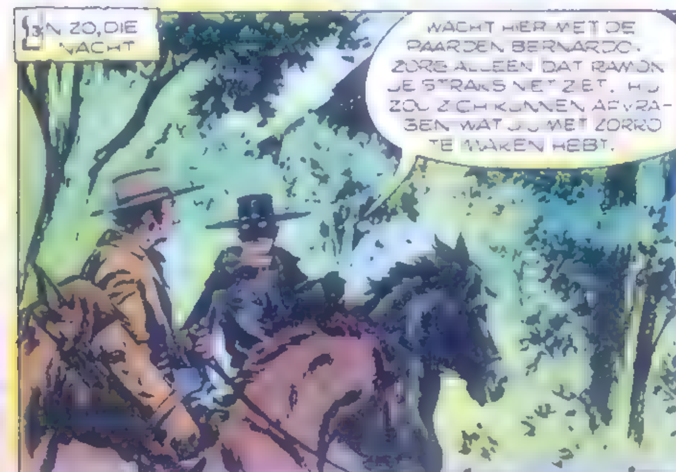

JIJ **BENT** ZORRO! ONTKEN HET MAAR 'NS! DAT **KUN** JE NIET! ZO ZIE JE, GARCIA, IK BEN ZORRO TE SLIM AFGEWEEST!


IK... **ZORRO?** MAAR U BENT GEK, SEÑOR! U PROBEERT MIJ IN EEN VAL TE LOKKEN, MAAR


TERUG! ANDERS ZAL HET MIJ EEN GENOEGEN ZIJN JE NEER TE SCHIETEN! GARCIA! HAAL DE LANSIERS!


BRENG HEM WEG EN LAAT GOED BEWAKEN!
S-SI!


INTUSSEN...
HIJ HEEFT RAMON LATEN ARRESTEREN. HIJ DENKT DAT DIE JONGEN ZORRO IS, GELOOF IK. WIJ MOETEN HEM BEVRIJDEN!


EN ZO, DIE NACHT
WACHT HIER MET DE PAARDEN BERNARDO. ZORG ALLEEN DAT RAMON JE STRAKS NIET ZIET. HIJ ZOU ZICH KUNNEN AFVRAGEN WAT JIJ MET ZORRO TE MAKEN HEBT.




ÉÉN LANSIER MAAR, DAT MOET TE DOEN ZIJN!


DIT IS ZORRO! GEEN GELUID! LAAT JE LANS VALLEN EN KOM HIER!


HET SL-SLAAPVERTREK VAN DE COMMANDANT? D-DAAR IN HET GROTE HUIS...
MOOI. GA NU DIT BERGHOK IN.


JE ZULT HIER MOETEN BLIJVEN, TOT IK HIER KLAAR BEN!


EN DAN...
IK BEN ZORRO DE ECHTE! STA OP EN NEEM DE KERKERSLEUTELS MEE

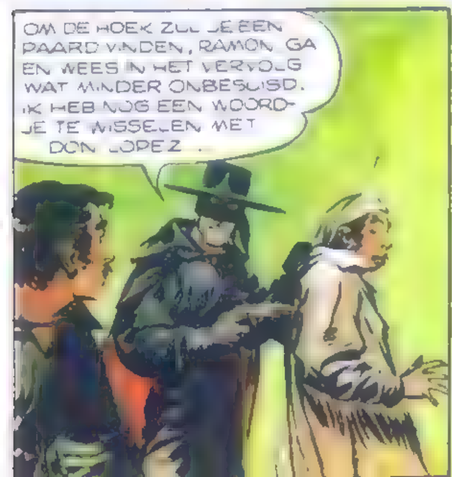

RAMON! JE WORDT BEVRIJD... EN NOG WEL DOOR DE COMMANDANT ZELF! HA, HA!
KLIK!

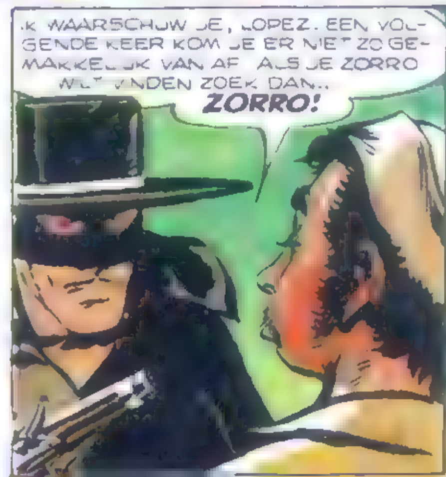

SERGEANT! IK KWAM BIJ DE POORT OM PEDRO AF TE LOSSEN, MAAR HIJ IS ER NIET!
WAT! ONZIN! IK GA MET JE MEE!


M-MAAR... MAAR...


OPEN DE POORT, GARCIA, EN LAAT ONS UIT.
M-MET DON LOPEZ?
DOE WAT HIJ ZEGT! VLUG!


GRENDEL DE POORT EN WAAG HET NIET HEM VÓÓR ZONSOPGANG TE OPENEN!
S-SI, SENOR!
O JA, IN HET BERGHOK ZIT NOG EEN LANSIER VAN JE


OM DE HOEK ZUL JE EEN PAARD VINDEN, RAMON. GA EN WEES IN HET VERVOLG WAT MINDER ONBESUISD. IK HEB NOG EEN WOORDJE TE WISSELEN MET DON LOPEZ...


IK WAARSCHUW JE, LOPEZ. EEN VOLGENDE KEER KOM JE ER NIET ZO GEMAKKELIJK VAN AF. ALS JE ZORRO WILT VINDEN ZOEK DAN.. ZORRO!


EN ALS ZORRO VERDWENEN IS...
GARCIA! OPEN DE POORT! IK BEN HET. DON LOPEZ! DOE OPEN! GARCIA! DOE OPEN!
DOE DAN TOCH OPEN!

De heenreis werd volbragt in 35 minuten, hieronder begrepen eenig oponthoud, veroorzaakt door 't voor een oogenblik loslaten van den voorsten stoomsleper, waardoor de trein eerst iets van zijnen gang verloor en daarna zelfs een ogenblik moest stil houden, om den losgelaten hebbende stoomsleper weder vast te hechten. Te Haarlem werd men door de muzijk der schutterij opgewacht, vertoefde aan het station den benoodigden tijd om alles tot de tehuisreis gereed te maken, en nam hierop den terugtogt weder aan, denzelven volbrengende in 33 minuten, daaronder weder begrepen een kort oponthoud, doordien er iets in den weg was liggend, waardoor de trein een oogenblik zijn vaart verloor.


Deze getrouwe kopie van de Arend, met tender, diligence, char-à bancs en waggon, kun je zien in het Spoorwegmuseum.

DE IJZEREN BAANBREKERS

DIT fraaie verslag schreef een journalist op 20 september 1839 over de eerste treinreis in ons land, van Amsterdam naar Haarlem. Een voorzichtig, maar opzienbarend begin van een geschiedenis die dit jaar 125 jaar oud is: de geschiedenis van de Nederlandse Spoorwegen.
Men was aanvankelijk nogal huiverig voor het ijzeren paard. Maar toen het eenmaal was losgelaten, bleek de belangstelling voor een tocht naar Haarlem zo groot, dat er al gauw een tekort was aan locomotieven en rijtuigen. Nadat de **Snelheid** een geslaagde proefrit had gemaakt, werd **de Arend** (waarvan een getrouwe kopie in het Spoorwegmuseum in Utrecht te zien is) voorgespannen en deze werden spoedig gevolgd door **de Hoop** en **de Leeuw**. Over snelheid gesproken, die lag bij die eerste „stoomslepers" zo rond de 30 km per uur, maar dan moest er niet te veel tegenwind staan... **De Vulcanus**, die er in 1841 bij kwam, brak het record met een gemiddelde snelheid van 47 km per uur!
De stoomketel werd in die dagen als een nogal gevaarlijk instrument beschouwd; iemand die voor machinist in aanmerking wilde komen, moest van onbesproken gedrag zijn, een man die zich strikt hield aan de veiligheidsvoorschriften. Pas drie minuten voor het vertrek mocht hij zijn loc voor de trein zetten; de stoker stond dan met de remschoen gereed om te voorkomen dat de loc met een te harde bons tegen de wachtende trein zou lopen. Kwam de klap toch te hard aan, dan kostte het de machinist en de stoker acht dagen loon. Er kwam heel wat vakmanschap aan te pas om alles op rolletjes te laten verlopen.


Bewijs van Toegang

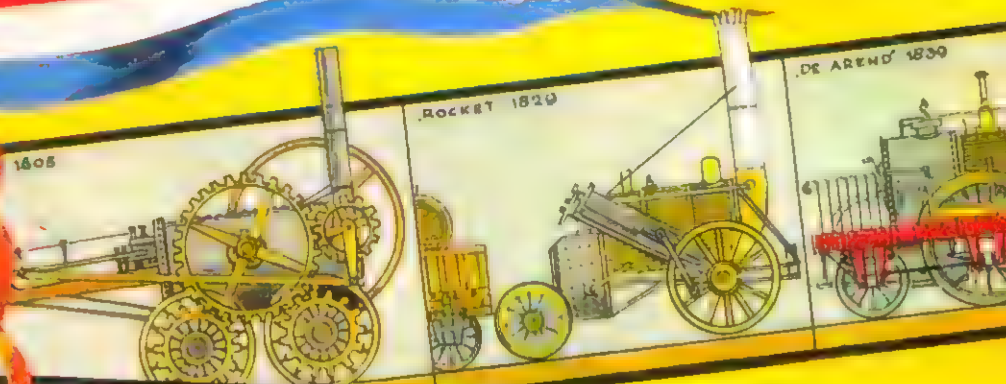
Van een behoorlijke seininstallatie was natuurlijk nog geen sprake. Langs de baan Amsterdam-Haarlem stonden wel meer dan twintig baanwachters met vlaggen om aan te geven dat de weg veilig was.
Het reizen met die eerste treinen was bepaald geen onverdeeld genoegen in die lage houten dozen, waar je ternauwernood kon staan en alleen maar hard kon zitten. Reisde je 1e klas, dan stapte je in de **diligence**; deze was geheel gesloten en in elke zijwand zaten vier ruiten. Verkoos je 2e klas, dan nam je een zg. **char-à-bancs**; deze had zijwanden tot de helft van de hoogte; daarboven kon het rijtuig met een zeil worden afgesloten. De **waggons**, 3e klas, bleven open en als het hard waaide of regende, kon je je lol op. Het tarief kwam voor reizigers neer op vijf cent per mijl, voor vracht een dubbeltje over deze afstand en voor de hogere klassen moest je natuurlijk toeslag betalen. De passagiers moesten tijdens de rit stil op hun plaatsen blijven zitten. Een ongeluk zat per slot van rekening in een klein hoekje.
De bagage werd op het dak vervoerd; ging er onderweg wat verloren, dan was de taak van de baanwachters daarvoor zorg te dragen.
Deden zich onderweg moeilijkheden voor, zonder dat de machinist, stoker of conducteur daar iets van merkte, dan kon men zich bedienen van een touw dat langs de trein was gespannen en dat correspondeerde met een bel aan de zijkant van de tender. Een soort noodrem dus, die in de praktijk uitstekend voldeed.
We glimlachen een beetje als we lezen hoe het er in die eerste jaren van de spoorwegen toeging. Geen wonder. Wij, in onze tijd, verwonderen ons nergens meer over: het menselijk vernuft is tot zo verschrikkelijk veel in staat... Maar de overgang van een paard van vlees en bloed, het snelste vervoermiddel in die tijd, naar een „ijzeren paard", dat dampte, pufte, siste en stampte en een trein met een totaal gewicht van 70 ton voorttrok met een vaart van 30 km, dat was iets dat niet alleen vrees en ontzag inboezemde, maar ook grote verwondering wekte.


De laatste stoomloc die in ons land een passagierstrein trok, was de N.S. 3737.

PCP PLAAT SLA EVEN OM

125 JAAR NEDERLANDSE SPOORWEGEN







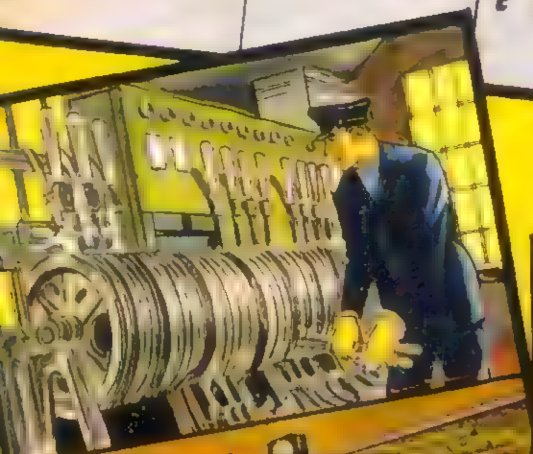
Met de ontwikkeling van de spoorwegen veranderde ook de kledij van het dienstdoend personeel. Links: de oude uniformen van (v.l.n.r.) stationschef, hoofdconducteur, controleur en seinhuiswachter. Rechts: de nieuwe uniformen van (v.l.n.r.) stationschef, hoofdconducteur, controleur en hoofdmachinist. Ja, de mode kon niet achterblijven!





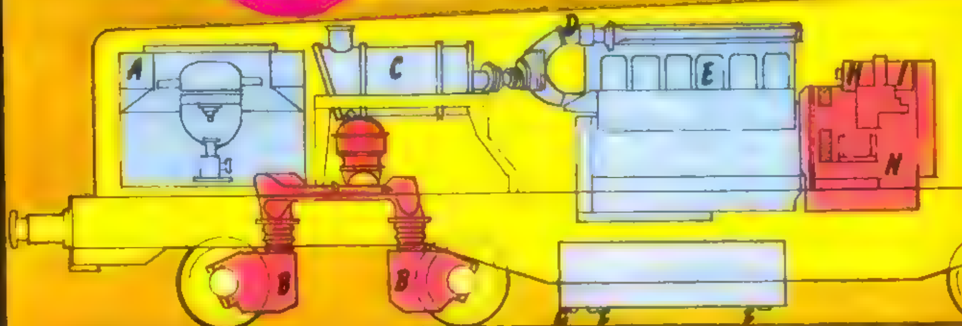








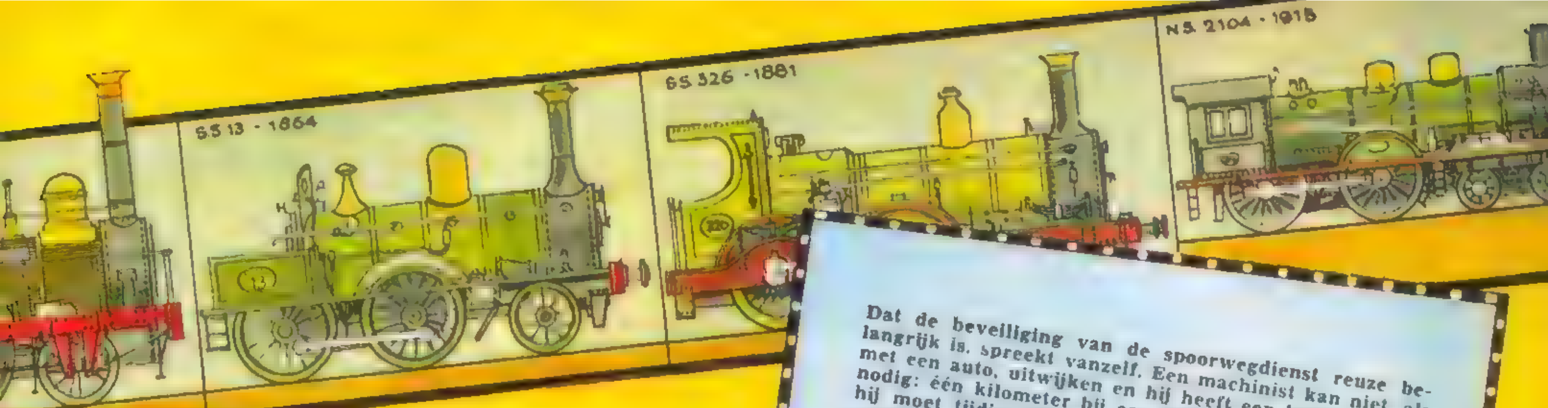
PEP PLAAT



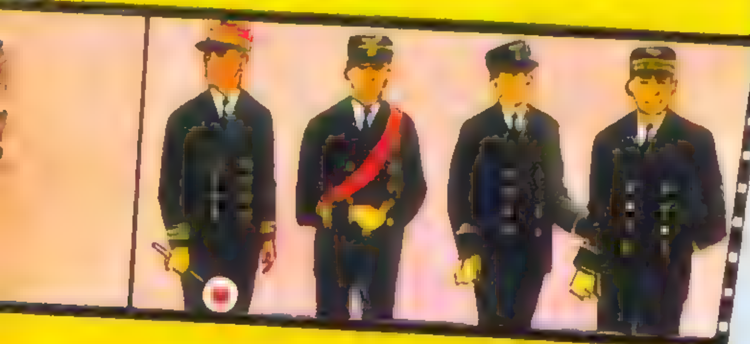
De nieuwste Diesel-elektrische Loc 2801 voor Goederentreindienst. Deze werd gebouwd door Werkspoor-Heemaf/Jeumont-Schneider (1962) en is 1400 pk sterk.







Boven: Helemaal links zie je de voorloper van de stoomlocomotief, de machine van Richard Trevithick, daarnaast de „Rocket" van George Stephenson.



Dat de beveiliging van de spoorwegdienst reuze belangrijk is, spreekt vanzelf. Een machinist kan niet, als met een auto, uitwijken en hij heeft een lange remweg nodig: één kilometer bij een snelheid van 120 km. Dus hij moet tijdig gewaarschuwd worden voor eventueel gevaar. A) Zo zag een seinhuis er van binnen uit vóór de automatisering: allemaal zware hendels, waaraan de wachter zijn handen vol had. B) Een zg. NX-veiligheidssysteem: eNtrance-eXit-systeem (ingang-uitgang). Boven het bedieningstableau het bord waarop de treinnummers automatisch verspringen bij het doorrijden van de „wisselstraten". C) 1. voorbijrijden toegestaan; 2. met beperkte snelheid passeren; 3. stoppen. D) Dwergsein: laaggeplaatst sein met zelfde functie als hooggeplaatst sein. E) 1. voorbijrijden toegestaan met hoge snelheid; 2. idem met middensnelheid; 3. idem met lage snelheid; 4. hoge snelheid verminderen tot middensnelheid; 5. idem tot lage snelheid; 6. van middensnelheid tot lage snelheid. F) 1. geel knipperlicht: beperkte snelheid; 2. geel licht: snelheid verminderen; 3. snelheid terugbrengen tot 70 km; 4. idem tot helft baanvaksnelheid; 5. groen knipperlicht: snelheid vrij tot 30 km; 6. groen licht: idem tot 70 km; 7. max. snelheid toegestaan; 8. idem. G) Hoofdsein: a. veilig; b. onveilig. H) Bordessein: a. onveilig; b. veilig. I) Voorsein: a. passeren toegestaan: volgend sein onveilig (langzaam rijden); b. snelheid verminderen en bij hoofdsein stop; c. veilig voor volgend hoofdsein. J) Oranje kruis: stoppen; kwartslag gedraaid: passeren toegestaan; bakens kondigen voorsein aan.

HOOFDSEIN

BORDESSEIN

VOORSEIN VOOR BORDESSEIN

RANGEERSTOPLANTAARN

BAKEN

Dieselloc 2801: A. Koelergroep. B. Tractiemotor. C. Geluiddemper. D. Drukvulgroep: turbine en compressor. E. Dieselmotor. F. Aftap Brandstofreservoir. G. Aftap water. H. Hulpgenerator. I. Opwekker. J. Apparatenrek: bediening en beveiliging installatie. K. Zoemer. L. Apparatenrek. M. Bel. N. Hoofdgenerator.



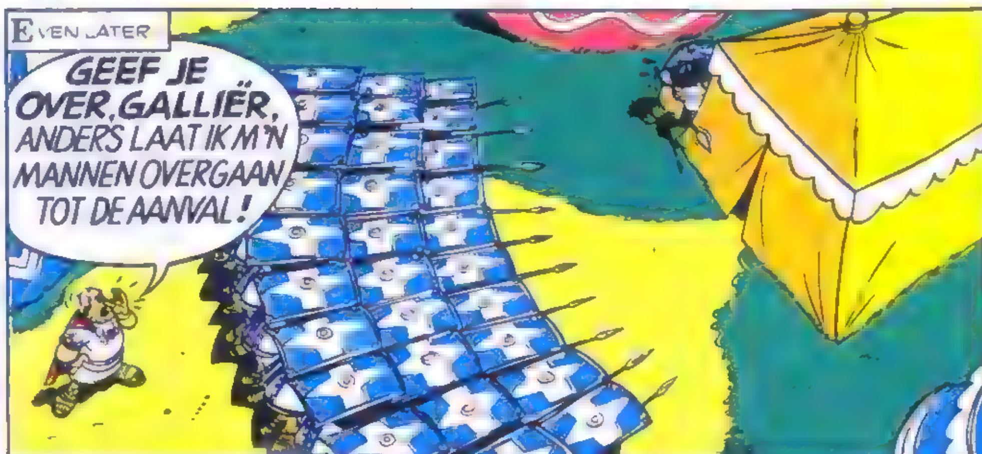
Astérix DE GA







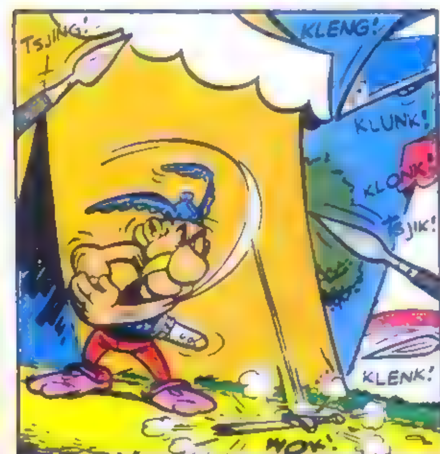












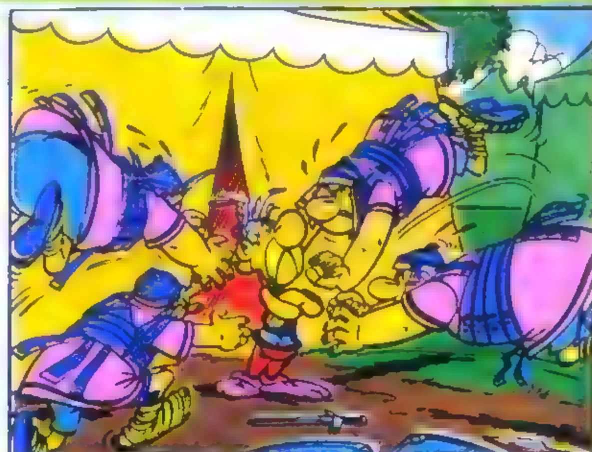


LLIËR

Om het recept van de toverdrank te weten te komen heeft Caius Bonus de druide gevangen laten nemen. Astérix gaat hem bevrijden en weet in de Romeinse legerplaats door te dringen. Hij wandelt langs de wachten, die hun „baas" roepen.

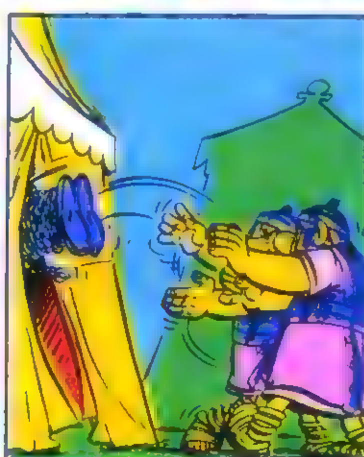








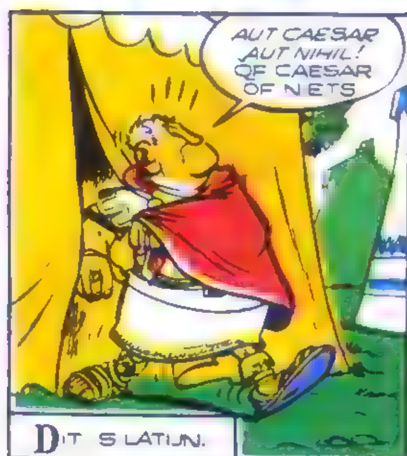




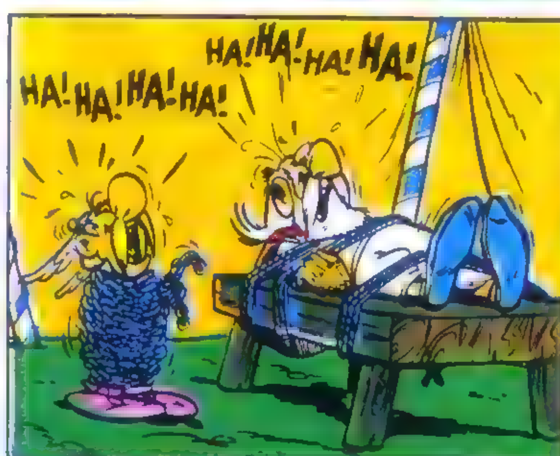








DIT IS LATIJN.





DIT IS GEÉN NEDERLANDS!







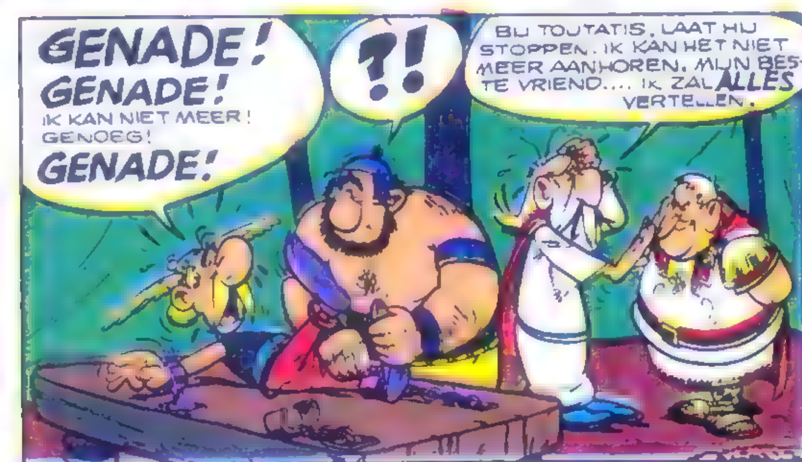






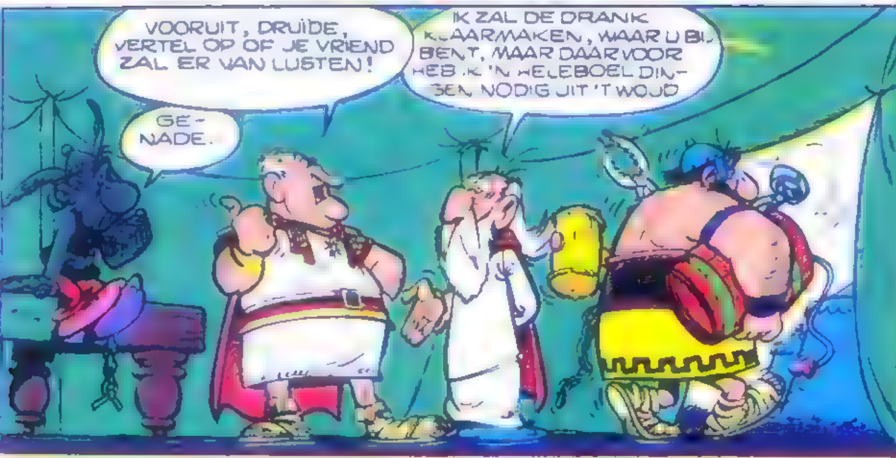








Onzę vrienden spelen een spelletje met de wanhopige Caius Bonus...





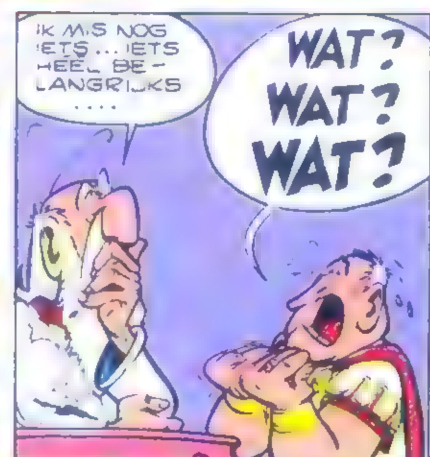


















Maar hoe lang zullen zij in staat zijn dit spelletje vol te houden?!

JONG GE
OUD G



[illegible] van de eerste foto's van de [illegible] Kids [illegible]

Zoals jullie zien, zijn dit de eerste showpagina's in jullie eigen blad. We starten met 'n verhaal over de Dutch Swing College Band en The Stork Town Dixie Kids, een dixielandorkest dat zo'n twaalf jaar geleden de jongste band van Europa was. Momenteel zijn ze evenals de DSC beroemd en veel gevraagd en treden zij zowel in als buiten Europa met veel succes op. Bij de start van deze nieuwe rubriek doen we ook een beroep op jullie! Als je zelf in 'n bandje speelt, of je weet een bandje dat je héél goed vindt, stuur er dan eens een foto van op. Ons adres? Redactie Pep, Postbus 497, Amsterdam

MENEER, zou u mij banjo-les willen geven?" Met deze vraag stond zo'n twaalf jaar geleden de toen 11-jarige Pimmetje Hogervorst voor de in zijn ogen letterlijk en figuurlijk torenhoge Arie Ligthart de vermaarde banjoist van de Dutch Swing College Band. Het antwoord klonk bevestigend en geen van beiden zal toen beseft hebben dat op dit moment de kiem werd gelegd voor het jongste dixielandorkest dat Europa ooit had gekend. Want Pimmetje Hogervorst maakte met enkele vrienden deel uit van het Haagse orkestje „The Sunny Boys". Toen Arie Ligthart zich met dit groepje ging bemoeien (naast hem hield ook Peter Schilperoort een oogje in het zeil) ging het met hun succes bergopwaarts. Korte tijd later schreeuwden reeds kleurige aanplakbiljetten: Jazzconcert van de Dutch Swing College Band, met medewerking van Europa's jongste dixielandband „The Stork Town Dixie Kids", want zo luidde de nieuwe naam van The Sunny Boys.

Het succes bleef niet uit! Al spoedig wist deze band zich een weg te banen door heel Europa.

De gemiddelde leeftijd van de bandleden — George van de Puil (trompet), de broertjes Frits en George Kaatte (klarinet en trombone), pianist-leider Koos Wessels, bassist Rudy Danckaarts, banjoist Pim Hogervorst en drummer Kees Massaar — bedroeg toen.... vijftien jaar! Hoe was

LEERD, EDAAN!

het mogelijk dat jongens op die leeftijd al zó goed konden spelen? Daar weten Arie Ligthart en Peter Schilperoort meer van. Zij waren het die deze knapen vertelden hoe ze hun instrumenten moesten vasthouden, hoe tijdens repetities nieuwe nummers moesten worden ingestudeerd en waar je op moest letten bij het opbouwen van een solo. Nooit werden zij moe hun jongere collega's te leren. Steeds weer kon bij een repetitie iets nieuws worden ingestudeerd en steeds weer volgden samen met de DSC-band grote en officiële concerten.
Naarmate de jaren verstreken en hun faam groeide, beseften de jongens dat zij niet eeuwig onder de vleugels van het „moederorkest" konden blijven. De invloed van de DSC deed zich in hun muziek te veel gelden. Met al hun muzikale vermogens zetten zij zich in om een volkomen eigen geluid, eigen stijl en eigen karakter te ontwikkelen. Zo ontpopten The Stork Town Dixie Kids zich tot een bekend en geliefd orkest. Solisten als de beroemde violist Stephane Grapelly, de uitmuntende Amerikaanse negerklarinettist Albert Nicholas en vele anderen lieten zich met genoegen door hen begeleiden. Platenmaatschappijen, radio en televisie wisten hen te vinden. Op internationale jazzconcoursen oogstten zij grote successen, zoals in 1961 te Brussel, waar zij de eerste prijs als ensemble, plus alle solistenprijzen wegsleepten op het concours van de Hot Club de Belgique. In Zürich wonnen zij het festival van de Zwitserse Jazzfederatie. Heel Europa lag voor hen open!
Vaak beleefden de musici tijdens hun tournees de vreemdste avonturen. Zoals die keer in Oslo, toen daags voor een concert bleek dat het kostbare drumstel niet met de bagage uit Zweden was meegekomen. De hele dag werden er telegrammen verstuurd. Juist op tijd arriveerde de batterij drums en bekkens. Op weg naar een ander concert wisten twee Duitse meisjes, die in dezelfde treincoupé zaten, hen over te halen ter plaatse een concert te geven, hetgeen enorme bijval oogstte bij de overige reizigers. Een van de Kids heeft het zelfs gepresteerd na een opname voor een grammofoonplaat de kazerne, waar hij als dienstplichtig soldaat vóór middernacht had moeten terugkeren, stormenderhand te nemen door over de prikkeldraadomheining te klimmen.
Het orkest, thans bestaande uit Piet Noordijk (klarinet/saxofoon), Wim Reinen (trompet), Henk Elkerbout (trombone/piano), Karel Fray (bariton- en sopraansax), Henk Rijnberg (drums), Chris Smildiger (bas), Pim Hogervorst (banjo/gitaar) en leider-pianist Hans Pohl, verblijft op het ogenblik voor enkele maanden in ons land, onder meer om grammofoonplaten te maken voor Amerika. Verder staan er twee radio-uitzendingen op het programma, terwijl een tournee naar Denemarken, Noorwegen, Duitsland en Engeland al vrijwel in kannen en kruiken is. Zo rijgen zich de concerten aaneen, jaar in, jaar uit. The Stork Town Dixie Kids zijn een volwassen en belangrijk orkest geworden. De gemiddelde leeftijd, eens vijftien jaar, is opgelopen tot ongeveer zevenentwintig jaar, een verschil dat overeenkomt met de bestaansduur van het orkest. Voorjaar 1965 zullen ze hun koperen jubileum met een groots jazzfeest vieren.



In deze samenstelling vieren „The Stork Town Dixie Kids" triomf op triomf.

DIT verhaal is eigenlijk niets minder dan een modern sprookje. En omdat sprookjes altijd op dezelfde manier beginnen, zullen wij het nu niet anders doen: „Er was eens een Haagse jongen die, toen hij zo'n jaar of tien, twaalf oud was, ervan droomde een beroemd man te worden, een beroemd musicus. Want al op de lagere school, maar nog veel meer op de HBS oefende de muziek een enorme aantrekkingskracht op hem uit. En toen hij op schoolfeestjes de ene jazzplaat na de andere hoorde draaien, stond zijn besluit vast: hij moest en zou klarinet leren spelen om later in een dixielandorkest te kunnen komen. Alles is precies gegaan zoals hij zich dat in die jaren voorstelde. Nú kent iedere jazzliefhebber in ons land hem en overal in de wereld heeft zijn naam een bekende klank. Die jongen was namelijk.
PETER SCHILPEROORT. En 't orkest? We hoeven de naam nauwelijks te noemen: THE DUTCH SWING COLLEGE BAND.
Den Haag was al voor de oorlog een centrum van jazzmuziek. In de Duitse tijd was het in ons land verboden jazz te maken. Dat was namelijk Amerikaanse muziek, en de Amerikanen zijn onze vijanden, zo zeiden de Duitsers. Maar je kunt tegen een jongen toch niet zeggen dat hij zijn geliefde muziek niet mag spelen? Natuurlijk niet, en daarom maakten Peter Schilperoort en zijn vrienden hun kamer helemaal geluiddicht. En daar hebben zij jazz gespeeld dat de stukken eraf vlogen. Samen hadden zij een groot aantal grammofoonplaten met onder andere muziek van King Oliver, Sidney Bechet. Al die nummers kenden de jonge musici uit het hoofd. Maar zij speelden ze op hún manier, met hun éigen klank!
Toen kwam de bevrijding. Overal, in straten en op pleinen werd gefeest en gedanst. Peter en zijn zes Haagse vrienden kwamen met hun instrumenten tevoorschijn. Zij zouden bevrijd Nederland eens wat laten horen! Jazz zoals nog nooit in ons land was gespeeld. Zij noemden zich heel deftig „The Orchestra of the Dutch Swing College". Het bijzondere van dit orkest was vooral die eigen klank. Niet alleen Peter Schilperoort speelde verschillende instrumenten (klarinet, saxofoon, cornet en drums), maar dit gold al evenzeer voor enkele andere bandleden. Steeds konden zij daarmee speciale arrangementen maken.
Het werd al snel duidelijk dat hier een voortreffelijke groep musici was ontstaan. Er volgden radio-uitzendingen, er werden grammofoonplaten gemaakt en er kwamen uitnodigingen om te komen spelen in Engeland, Zwitserland, Duitsland, Denemarken, Ierland en België. Louis Armstrong zei eens na een concert van de DSC: „Dit zijn de jongens met wie ik dolgraag zou willen spelen!"
Er is veel over het orkest te vertellen. Boekdelen vol, maar ook aan dit verhaal moet een einde komen. Nog even dit: in 1955 dacht Peter Schilperoort, die intussen ingenieur was geworden, dat hij toch maar eens een vaste baan moest aannemen. Zo ging hij naar de vliegtuigfabrieken van Fokker. Hij kon de muziek echter niet missen, en daarom nam hij in 1959 afscheid van de directeuren van Fokker om weer de leiding van de DSC op zich te nemen.
Sedertdien is het orkest „beroeps" geworden. En hoe: in heel Europa, maar ook in Zuid-Amerika, Maleisië, Singapore, Hong Kong, Japan en waar al niet, speelden zij voor uitverkochte zalen. En weer gaan zij op tournee, eerst naar Duitsland, dan Engeland en volgend jaar naar Nieuw-Zeeland, Hong Kong, Afrika en Zuid-Amerika. En daarvan heeft heel vroeger, al in 1930, een Haagse jongen gedroomd! Is het een sprookje of niet?

Mickey en Goofy

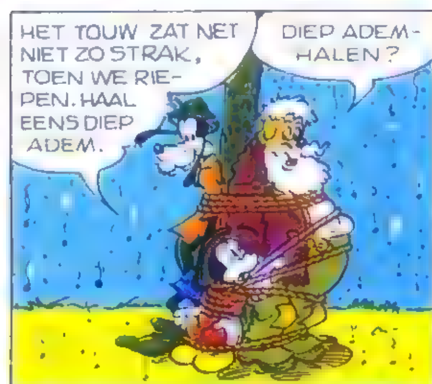
Mickey en Goofy zijn opnieuw gevangen genomen, nu samen met de man van het postkantoor vastgebonden aan een boom worden ze door de smokkelaars bedreigd, als opeens de vulkaan dreigend begint te rommelen! Doodsbang vluchten de boeven weg ...





















































De lang gezochte postzegel is gevonden, maar erg zeldzaam is hij bepaald niet! Hebben Mickey en Goofy hun reis dan helemaal voor niets gemaakt, of... zullen zij erin slagen niet alleen aan de smokkelaars te ontkomen, maar hen óók nog te ontmaskeren? Volgende week hoor je er meer van!

Abdul is met zyn onbekende opdrachtgever naar het museum gegaan om het ontbrekende stuk papyrusrol in het laboratorium te zoeken. De nachtwaker betrapt de onbekende, maar wordt neergeslagen. Kennelyk had de man een ander verwacht.

HET GEHEIM van de







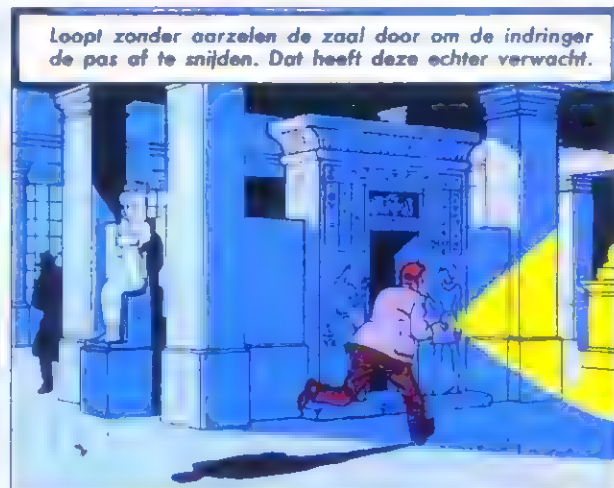
















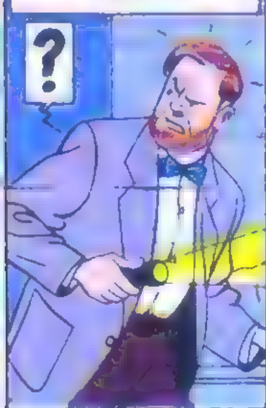






GROTE PIRAMIDE

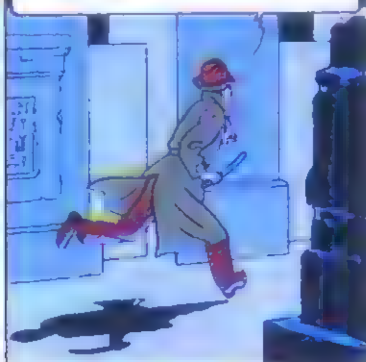




























De eerste ronde in het gevecht om het geheim van de Grote Piramide is een overwinning voor Olrik geworden.



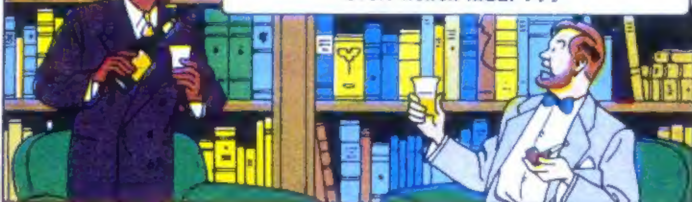
















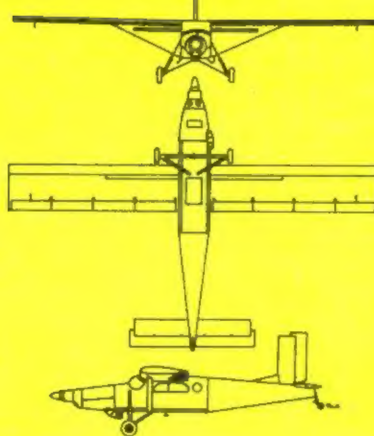






Maar professor Mortimer is nog niet verslagen. Het belooft een verbeten strijd tussen deze twee te worden...





HUGO HOOFTMAN

PILATUS TURBO-PORTER

TECHNISCHE GEGEVENS PILATUS PC-6A TURBO-PORTER
Afmetingen: spanwijdte 15,2 m, lengte 11,00 m, hoogte 3,20 m.
Gewichten: leeg 1.020 kg, vlieggewicht 1.960 kg.
Motortype: een Turboméca Astazou IIE schroefturbine van 523 pk.
Prestaties: kruissnelheid 250 km per uur, landingssnelheid 75 km per uur, vliegbereik 1.000 km, startlengte 140 m, landingsuitloop 70 m, vliegduur 4 uur 20 min.

TOEN enkele maanden geleden op het vliegveld Eelde bij Groningen een groot vliegfeest werd gehouden, was een van de hoogtepunten de demonstratie van de Zwitserse roodgeverfde Pilatus Turbo-Porter.
Dit hoogdekkertje met zijn enorm lange rompneus raakte na een aanloop van enkele meters al los van de grond en steeg toen bijna steil de lucht in. De landing was al even verbazingwekkend: een paar seconden nadat het „kistje" de grond had geraakt, stond het volkomen stil. De vliegeigenschappen van dit toestel zijn werkelijk fantastisch. Je zou het bijna kunnen vergelijken met een helikopter, behalve in prijs; die ligt namelijk veel lager. Je kunt voor het bedrag van één helikopter bijna vijf Turbo-Porters kopen. Onlangs werden voor de Nederlandse strijdkrachten 21 Franse Alouette III-helikopters aangeschaft. Voor het bedrag dat voor deze toestellen moest worden neergeteld, had men meer dan 100 Turbo-Porters kunnen kopen. En dat zegt toch wel wat...
Er zijn verschillende uitvoeringen van dit leuke en nuttige vliegtuig, dat voor de Zwitserse vleigtuigindustrie een enorm succes is geworden. Het hoogdekkertje is bijna even populair als onze Fokker Friendship. Dat bewijst ondermeer de grote order die het Amerikaanse leger heeft geplaatst.
Ook de vliegtuigfabrieken van Fairchild hadden belangstelling en kregen de rechten om de Turbo-Porter in Amerika te bouwen. Men beweert dat daar nog zeker 1000 toestellen worden gemaakt. De eerste Porters hadden een Lycoming GSO-480 zuigermotor van 340 pk. Later werden turbinemotoren ingebouwd, waaraan de Turbo-Porter zijn naam dankt.

De eerste Pilatus Porter (nog met zuigermotoren) vloog op 4 mei 1959, de eerste Turbo-Porter op 2 mei 1961. Momenteel vliegen de Porters en Turbo-Porters in alle delen van de wereld, o.a. in Alaska en Noord-Afrika, in Japan en Columbia, in Bangkok en Formosa, in Vientiane en in de Soedan. En ook in Nederland vliegt een Pilatus Porter. Misschien heb je hem wel eens gezien, want de KLM gebruikt hem hier om luchtfoto's te maken.
In vele landen heeft men de Porter uitgerust met een sproei-installatie om gewassen te bespuiten. Beide typen vliegtuigjes worden ook gebruikt als vrachtvliegtuig of legervliegtuig.
De Zwitserse „gletsjer-piloot" Herman Geiger heeft een Turbo-Porter van ski's laten voorzien, zodat hij op ijs of sneeuw kan landen.
Een ander exemplaar werd door de Zweedse SAAB-fabrieken getest met drijvers. Dit toestel kan dus ook op het water starten en landen. Nog niet zo lang geleden werd een vierde serie van 20 toestellen op stapel gezet. Je kunt dus gerust aannemen dat dit veelzijdige vliegtuigje met zijn verbazingwekkende eigenschappen veel succes heeft. Zo zie je dat ook een klein land heel wat presteren kan in de vliegtuigindustrie...

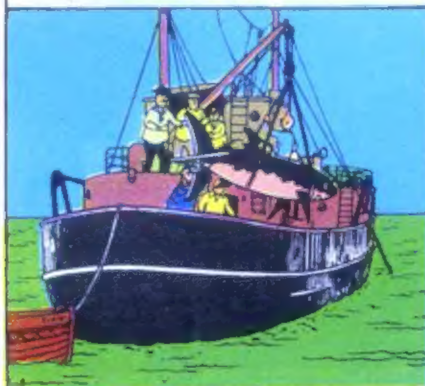


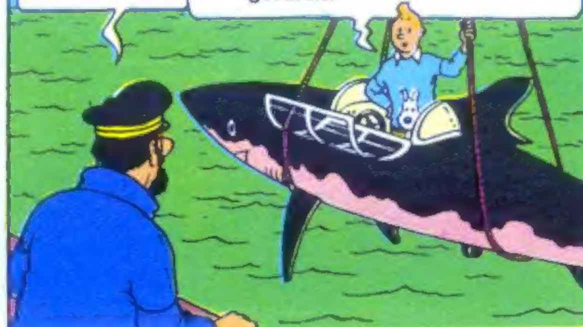


DE SCHAT *van* SCHARLAKEN RACKHAM

Op het eiland hebben onze vrienden geen spoor van de schat ontdekt. Nu gaat Kuifje in het toestel van professor Zonnebloem op de bodem van de zee een kijkje nemen . . . .







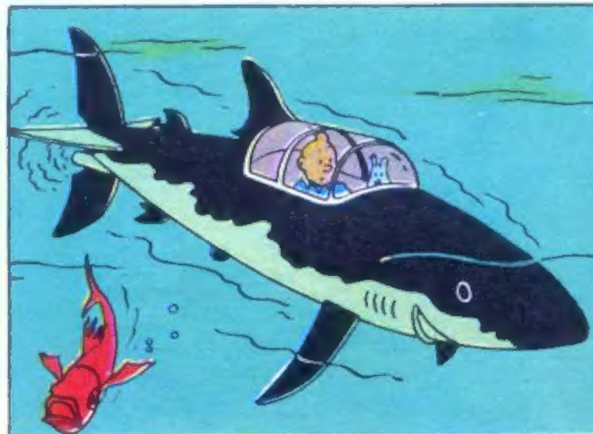




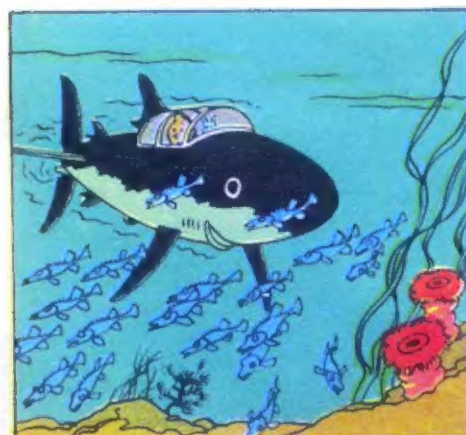




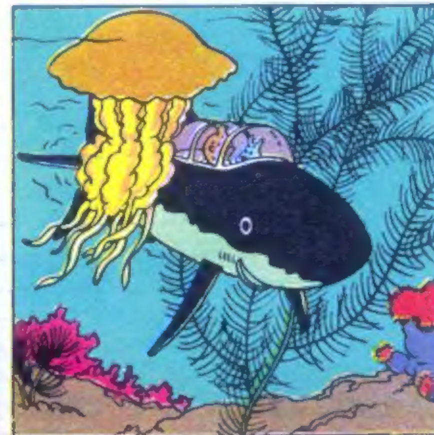












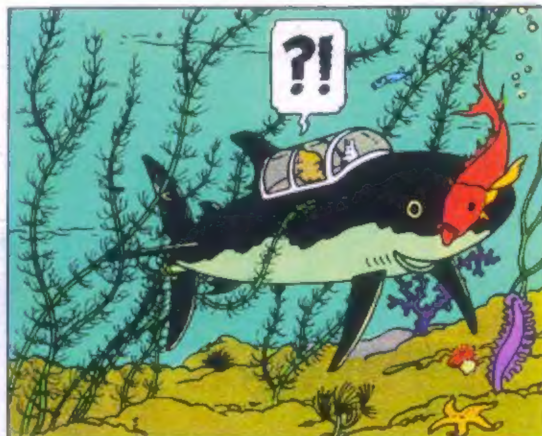


DE SCHAT *van* SCHARLAKEN RACKHAM



























PEP — Uitgave: De Geïllustreerde Pers N.V. **Nederland:** Stadhouderskade 85, Amsterdam-Z, Postbus 497. Telefoon 020-731361. Prijs 45 ct., per week 35 ct. (postabonnementen / 4,55 per 13 nummers. Giro 330021). **Ned. Antillen en Suriname:** / 20,80 per jaar. **België:** De Geïllustreerde Pers voor België N.V., Generaal Capiaumontstraat 24, Berchem-Antwerpen. Telefoon 396164 P.C.R. 86491. Prijs 7 frank. **Overig buitenland:** / 28,— per jaar. Het is verboden dit blad op te nemen in een leesportefeuille of daaraan af te staan.